

«Ein Notfall könnte zur Gratwanderung werden»

Von Astrid Nakhostin

Tausende von Ausflüglern unternehmen derzeit bei schönstem Sommerwetter Schiffsfahrten mit der Bodenseeflotte. Damit die Fahrgäste diese sicher und wohlbehalten geniessen können, braucht es gut geschultes und erfahrenes Personal an Bord, das auch bei einem Notfall genau wüsste, was zu tun ist.

Rorschach Das Wetter könnte an diesem Mittwochmorgen Ende Juli nicht schöner und besser sein für einen Schiffsausflug auf dem Bodensee. Rund 30 Fahrgäste – meist Familien oder Grosseltern mit ihren Enkelkindern – haben auf der MS Rhynegg Platz genommen und freuen sich auf die Fahrt von Rorschach nach Rheineck. Bereits eine knappe Stunde zuvor war Schiffsführer Remo Stevano vor Ort und hat – fast wie in einem Flugzeug-Cockpit – gewissenhaft die vorgeschriebenen Sicherheitschecks vorgenommen: Brennstoff, Frischwasser an Bord Ölstand, Hydraulik-Öl und Kühlwasser sind dabei wichtige Punkte auf seiner Checkliste. Erst dann lässt Stevano die Motoren Probe laufen und löst anschliessend die sechs Taue, mit denen das Schiff über Nacht gesichert ist. Auch die vorliegenden Reservationen und die bestellte Ware wollen kontrolliert sein, damit seine Fahrgäste Liegestühle und Apéro-Häppchen wie gewünscht antreffen können.

Leichtmatrose ersetzt Rückfahr-Kamera

Gekonnt manövriert Stevano dann das Schiff im Rückwärtsgang aus

Kapitäne gibt es nur auf dem Meer

- Mindestens fünf Jahre sind vor Ausbildung zum Schiffsführer zu leisten.
- Kapitän darf dieser sich nicht nennen. Diese Bezeichnung ist der Hochseeschiffahrt vorbehalten und setzt ein Studium voraus.
- Am Anfang steht die Ausbildung zum Leichtmatrosen (an Bord erkennbar durch einen Streifen am Uniform-Jacke). Voraussetzung für die Ausbildung ist bei der Schweizer Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft die Matura oder eine abgeschlossene Berufslehre.
- Auf den Leichtmatrosen folgt der Schiffskassier – dafür gibt es dann einen halben Streifen mehr an der Kitteljacke.
- Der nächste Karriereschritt ist der Maschinist oder Motorenwart mit zwei Strichen auf dem Ärmel.
- Die letzte Stufe ist der Schiffsführer, der an drei Streifen zu erkennen ist. Sobald ein Schiffsführer über alle Patente verfügt, erhält er vier Streifen.



Schiffsführer Remo Stevano ist seit 17 Jahren bei der Schweizer Bodenseeflotte tätig und für das Wohl der Gäste besorgt.

dem Hafen, indem er die «Schottel» – Fachausdruck für die Verstell-Propeller, von denen das Schiff zwei besitzt – bewegt. Dies löst elegante Rundum-Bewegungen über die eigene Schiffsachse aus – ein klassisches Schiffsruder sucht man im Führerhaus vergebens. Anstelle einer Rückfahrkamera, wie man sie bei Autos kennt, steht der begleitende Leichtmatrose unten an Deck und würde ein Warnsignal abgeben, wenn das Schiff beim Wendemänoevr zu nahe an das Ufer käme.

Schlosskirche Wasserburg als Orientierungshilfe

Anschliessend geht es hinaus auf den offenen See, entlang der für die Kursschiffahrt vorgegebenen Fahrinne. Als Orientierungshilfe dienen dabei so genannte Peilpunkte, wie etwa die Schlosskirche in Wasserburg oder beim Zurückkommen der Rorschacher Bahnhof. In der Gegenrichtung befinden sich die Peilpunkte in rund einem Kilometer Distanz, um jegliche Gefahr einer Kollision auszuschliessen. «Terrestrische Navigation» nennt man das – ein System, dem schon ein bisschen Seefahrer-Nostalgie anhaftet. Denn ab 2019 werden alle Schiffe der Bodenseeflotte mit einem Satelliten-Navigationsgerät ausgestattet. Das Bundesschiffahrtsgesetz schreibt dies ab nächstem Jahr für alle Schweizer Binnengewässer vor. Bauchschmerzen bereiten zwar in der Regel nicht die Kursschiffe, sondern die vielen kleinen privaten Boote, die immer wieder den Weg kreuzen. «Wenn sie zu nahe kommen, geben wir ein lautes Warnsignal ab. Bleibt dieser unbeachtet, hilft nur ein Notstopp, damit ein Zusammenstossen verhindert werden kann. Herr Stevano hat diese Situation auch schon erlebt.

Costa Concordia als abschreckendes Beispiel

Auch bei der ersten Anlegestelle in Altenrhein lässt der Schiffsführer grösste Aufmerksamkeit walten und

überwacht das Ein- und Aussteigen seiner Gäste von oben. «Ich bin verantwortlich für die Sicherheit und das Wohlbefinden der mir anvertrauten Passagiere und fühle mich hier als Hausherr», meint er dazu. Kurz bevor er die Prüfung zum Schiffsführer abgelegt hat, war das Unglück der Costa Concordia mit 32 Toten passiert und das Versagen von Kapitän Schettino hat sich ihm als sehr abschreckendes Beispiel eingepreßt.

Stürme sind nicht immer «lustig»

Prekäre Situationen hat er bis jetzt gottlob noch nicht erlebt. Nicht zu unterschätzen seien Stürme und Nebel. «Auch wenn die Passagiere das spritzende Wasser oft noch lustig finden, ist es meine Aufgabe, dafür zu sorgen, dass alle in das Schiffinnere gehen und sich nicht aussen aufhalten», erklärt er.

Eines der schlimmsten möglichen Szenarien wäre «Mann über Bord» oder ein ernsthafter gesundheitlicher Notfall. Dann könnten unter Umständen Sekunden entscheiden und der Schiffsführer müsste abwägen, wie er schnellstmöglich das Schiff in einen Hafen bringt, ohne dabei die anderen Passagiere zu gefährden. «Das könnte unter Umständen zur Gratwanderung werden», meint Stevano.

Alternative Strecken für eingestellten Betrieb

Am 29. Juli fuhren die Schiffe in diesem Jahr vorläufig zum letzte Mal die Strecke Rorschach-Rheineck. Der tiefe Pegelstand hat ein Befahren der Linie unmöglich gemacht.

Davor ist dies zum letzten Mal im heissen Sommer 2003 passiert. Für Schiffsausflügler gibt es aber Alternativ-Routen, zum Beispiel von Rorschach nach Lindau, mit verschiedenen Abfahrtszeiten täglich oder Rundfahrten ab Arbon nach Langenargen. Weitere Infos und Fahrpläne siehe: www.sbsag.ch